This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

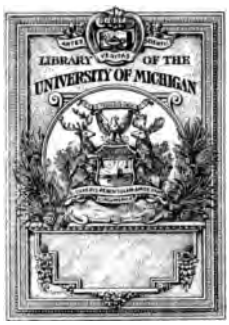
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

.M22
R6



FROM THE LIBRARY OF

Professor Karl Heinrich Rau

OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG

PRESENTED TO THE

UNIVERSITY OF MICHIGAN

BY

Mr. Philo Parsons

OF DETROIT

1871

TRANSPORTATION LIBRARY

PROPERTY OF
University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

Die Richtung

der

Neckar-Main-Eisenbahn

in ihrer Bedeutung

für

die badiſchen Handelsintereſſen

von

Dr. Fr. Nitzhaupt.

Karlsruhe.
Druck und Verlag von C. Macklot.
1842.

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Transportation
Library

HE
3080
.M22
R6

Transport.
Gift of Philo Parsons

10-6-50 HW

Es besteht bekanntlich eine große Meinungsverschiedenheit darüber, ob sich die Neckar-Mainbahn bei Mannheim oder Heidelberg an die badische Eisenbahn anschließen solle. Der Abgeordnete Bassermann hat sich kürzlich in den „vaterländischen Heften" mit großer Wärme und Beredtsamkeit für Mannheim ausgesprochen. Indem ich es unternehme, die entgegengesetzte Ansicht zu begründen, weiß ich wohl, daß meine schwachen Worte gegen jene glänzende Darstellung wirkunglos verhallen werden, wenn ihnen nicht die Kraft der Wahrheit zur Seite steht.

Der Herr Verfasser des gedachten Aufsatzes verwahrt sich zwar nachdrücklich gegen den Verdacht der Parteilichkeit; nicht ein Lokalinteresse, sondern das Gesammtwohl unsers engern Vaterlandes, die Zukunft des badischen Handels begeistere ihn. Allein dies hätte er nicht durch eine Berufung auf seine landständische Wirksamkeit, sondern durch die Behandlung des vorliegenden Gegenstandes selbst beweisen sollen. Wer die Vertheidigung der Gesammtinteressen übernimmt, von dem kann man wenigstens verlangen, daß er die verschiedenen sich entgegenstehenden Einzelinteressen mit Gerechtigkeit gegen einander abwägt. Hat er sich dieses Verdienst erworben? Er, der mit weitsehendem Scharfblick, und man kann sagen, mit einer gewissen leidenschaftlichen Heftigkeit alle Nachtheile, von denen Mannheim durch die Mündung der Bahn bei Heidelberg bedroht werden soll, in das grellste Licht zu stellen sucht, hat er nicht die wichtigsten Interessen von Heidelberg und der Bergstraße als Kleinigkeiten behandelt? Hat er nicht freiwillig die Augen verschlossen gegen die nachtheiligen Folgen, welche eine andere Richtung der Bahn auf den ganzen gegenwärtigen und künftigen Wohlstand dieser Gegend offenbar äußern muß?

Ich würde mich nicht für berechtigt halten, in dieser wichtigen vaterländischen Angelegenheit das Wort zu ergreifen, wenn

ich nicht früher als Schifffahrtsbeamter Gelegenheit gehabt hätte, den Handelsverkehr, welcher von Mannheim aus und an ihm vorüber auf dem Rheine betrieben wird, genau und vollſtändig kennen zu lernen. Hierdurch gelangte ich in den Beſitz von Materialien, deren Veröffentlichung hoffentlich alle Beſorgniſſe zerſtreuen wird, welche durch obige Schrift für unſern Handel im Allgemeinen und insbeſondere für die Mannheimer Spedition vielleicht geweckt wurden.

Ein großes Gewicht iſt auf die, denſelben Gegenſtand betreffenden, heſſiſchen Kammerverhandlungen gelegt, um daraus zu beweiſen, daß der dort gefaßte Beſchluß hauptſächlich gegen den badiſchen Handel gerichtet ſey, daß alſo unſer Intereſſe verlange, gerade auf dem Entgegengeſetzten zu beharren.

Allein den angezogenen Stellen läßt ſich bei unbefangener Würdigung weiter nichts entnehmen, als daß unſere Nachbarn bei den, durch die Eiſenbahnen herbeigeführten, neuen Verhältniſſen für den Mainzer oberrheiniſchen Handel Verluſte befürchten, wozu ſie auch, wie ich weiter unten nachweiſen werde, in der That allen Grund haben. Der Abgeordnete Glaubrech (und ſo faſt Alle) ſagt ausdrücklich: „nicht etwa um neue Vortheile zu erwerben, ſondern zur Abwendung großen Unglücks und großer Verluſte kämpfen wir für Mainz.“ Jeder Billigdenkende wird es daher natürlich finden, daß ſie nicht in einer Richtung bauen wollen, bei welcher die Mainzer oberrheiniſchen Bahnverſendungen mit einem Umwege von 3 Stunden über Mannheim geführt werden müßten. Erwägt man überdieß die Intereſſen der heſſiſchen Bergſtraße, ſo muß man anerkennen, daß die von den heſſiſchen Kammern gewählte Bahnlinie durch das, was ihr Landeswohl, ja was die Pflicht der Selbſterhaltung gebot, ſo klar vorgezeichnet war, daß man dieſem Beſchluß durchaus keine dem badiſchen Handel feindſeligen Abſichten zu unterſtellen braucht. — Handelte es ſich indeß hierbei bloß um Mainz und Mannheim, oder ſtünde letzterem das Intereſſe unſeres übrigen Landes unzweifelhaft zur Seite, dann freilich könnte unter uns über die zu wählende Linie ſo wenig eine Meinungsverſchiedenheit beſtehen, als dies auf der andern Seite in dem Nachbarlande der Fall iſt. Aber gerade das wollen wir zuerſt unterſuchen, ob unſer Geſammtintereſſe mit dem von

Mannheim hierin zuſammentrifft, oder ob wenigſtens die für Mannheim geltend gemachten Gründe von der Bedeutung ſind, daß ihnen die entgegenſtehenden Intereſſen zum Opfer gebracht werden müſſen. Nur das Reſultat dieſer Unterſuchung, nicht aber nachbarliche Eiferſucht gegen Heſſen, wird bei der Wahl der einen oder andern Linie maßgebend ſeyn können.

Die Argumentation des Herrn Baſſermann nimmt in der Hauptſache folgenden Gang: zunächſt ſucht er die Wichtigkeit des Mannheimer Speditionshandels für den Handelsverkehr, und ſomit für das Wohl unſeres ganzen übrigen Landes vor Augen zu legen; dann hebt er die Nachtheile heraus, welche dieſer Spedition drohen ſollen, wenn Mannheim von der Hauptbahnlinie nicht unmittelbar berührt würde; endlich wirft er zur Vergleichung noch einen flüchtigen Blick auf die Anſprüche Heidelbergs und der Bergſtraße, welche ihm hiergegen keiner großen Beachtung werth ſcheinen, und gelangt ſo, Victoria rufend, zu dem gewünſchten Ziele.

Ich bin weit entfernt, in Abrede zu ſtellen, daß der Handel einer der mächtigſten Hebel zur Beförderung des Wohlſtandes eines Landes iſt. Dies kann aber nur vom Eigenhandel behauptet werden, keineswegs von der Spedition; denn dieſe iſt gar kein Handel, ſondern nur die Dienerin deſſelben, nnd wir dürfen ſicher ſeyn, daß wo unſer Eigenhandel ihrer Dienſte bedarf und ſie bezahlt, er ſie auch ſtets und überall finden wird. Mag die Spedition noch ſo ſehr in Blüthe ſtehen, und noch ſo viele Spediteure bereichern, ihre Wirkungen werden immerhin nur als lokale zu betrachten ſeyn. Bei dem Aufblühen des Speditionshandels iſt die Staatsgeſammtheit nicht mehr und nicht weniger betheiligt, als bei der Blüthe irgend eines andern Gewerbes, welches einer gleich großen Anzahl von Staatsbürgern Unterhalt verſchafft. Man entgegnet vielleicht, daß die Spedition große Waarenzüge durch unſer Land leite, und alſo nicht nur am Speditionsplatze ſelbſt, ſondern längs der ganzen Tranſitſtraße ihre ſegensreichen Wirkungen äußert. — Darauf erwiedere ich: Die volkswirthſchaftliche Wichtigkeit dieſes Waarentranſits kann nicht geläugnet werden, und gerade die Bergſtraße und Heidelberg wiſſen dieſe Vortheile einer lebhaften Verkehrsſtraße ſehr wohl zu ſchätzen. Iſt es aber die

Spedition dieſes oder jenes Ortes, welche uns dieſen Waarendurchzug verſchafft? Keineswegs! Gute Verbindungsſtraßen ſind es. Dieſe ſucht der Handel auf, und als Folge davon werden die hierzu gelegenſten Punkte derſelben Speditionsplätze.

Darum laſſen wir uns nicht durch die fremden Federn täuſchen, womit ſich die Spedition gerne ſchmücken möchte! Sie uſurpirt den Namen Handel, um unter dieſer Benennung mit Anſprüchen aufzutreten, welche nur dem Eigenhandel zuſtehen.

Dieſer allerdings, indem er den Umtauſch unſeres Produktenüberfluſſes mit den Gegenſtänden unſeres Bedarfs vermittelt, iſt von der höchſten Wichtigkeit. Die ihm gebrachten Opfer ſind nur ein wohlangelegtes Kapital; denn er verſchafft dem Grund und Boden ſeine Rente, der Induſtrie den nöthigen Abſatz, dem Privatmanne Reichthum, dem Staate Macht; kurz er erſchließt die ſchlafenden Hülfsquellen eines Landes und iſt der Schlußſtein zu den Bedingungen ſeines Wohlſtandes.

Eines der wirkſamſten Mittel zur Beförderung dieſes Handels iſt eine erleichterte Verbindung mit jenen Gegenden, wo unſere Produkte einen günſtigen Markt finden. Es iſt daher gewiß, daß unſere Eiſenbahn den innern und äußern Handelsverkehr unſeres Landes mächtig emporheben wird. Wie aber könnte ſie zu dieſem Zwecke geeigneter geführt werden, als möglichſt in der Mitte des Landes, am Saume des Gebirges hin? Hier zieht die alte Handelsſtraße, hier wohnt eine dichte, wohlhabende Bevölkerung, hier münden die Seitenthäler mit ihren zahlreichen Bewohnern und ihrer aufkeimenden Induſtrie, hier alſo ſind die Vortheile und Hoffnungen dieſer großartigen, aber auch koſtſpieligen Verkehrsanſtalt der größtmöglichen Anzahl unſerer Mitbürger zugänglich, und durch dieſe Linie endlich wird unſer ganzes Land einem höchſt bedeutenden Markte, Frankfurt, und dem ganzen nördlichen Deutſchland um drei Stunden näher gerückt, als durch die Führung über Mannheim geſchehen würde. Nach den eigenen Angaben des Herrn Baſſermann beträgt nämlich die Entfernung von Heidelberg über Mannheim und Heppenheim nach Frankfurt 21,07 Stunden, der direkte Weg an der Bergſtraße aber nur 18,29 Stunden,

und die erſtere Linie würde ſich durch eine Führung über Birnheim oder gar Weinheim noch um 1/5 bis 1 1/5 Stunde verlängern.

Wenn man die ungeheuern Folgen erwägt, welche dieſe erleichterte Verbindung mit andern Völkern für alle unſere ſocialen Zuſtände, insbeſondere aber für Handel und Gewerbe nothwendig herbeiführen wird, wenn man bedenkt, daß unſer Land, inſoweit es in dem Bahnverbande ſteht, hierdurch gleichſam in eine einzige große Stadt verwandelt werden wird, ſo zwar, daß alle Vortheile einer ſolchen, im gewerblichen wie im geiſtigen Verkehre, hervortreten, die Nachtheile einer großen, dicht zuſammengedrängten Bevölkerung aber nicht empfunden werden, wenn man, wiederhole ich, dieſe Geſtaltungen der Zukunft betrachtet, wie klein, wie armſelig erſcheinen hiergegen die Intereſſen der Spedition! Und ſie ſollten bei dieſer Frage den Ausſchlag geben? Nicht um Mannheim erſt in Verbindung mit der Bahn zu bringen — denn es iſt mit derſelben, obgleich nur durch eine Zweigbahn, verbunden, und wenn dies ein Nachtheil iſt, ſo wird derſelbe hinreichend dadurch aufgewogen, daß es zugleich an der Weltſtraße des Rheines liegt — nein, ſondern damit den Mannheimer Kaufleuten nicht die Proviſion von einigen weitern tauſend Zentnern Speditionsgütern entgehe, ſollen viele Tauſende unſerer Mitbürger trotz der gerechteſten Anſprüche von dem Bahnverbande ausgeſchloſſen, ſoll unſer Land verſtümmelt werden, weil dies! — man höre! unſer allgemeines Handelsintereſſe verlange.

Dies iſt um ſo weniger zu begreifen, als einestheils, wie ſchon geſagt, durch die Linie über Mannheim unſerm ganzen übrigen Lande die Vortheile einer möglichſt unmittelbaren Verbindung mit dem nördlichen Deutſchlande verkümmert würden, anderntheils aber die Verbindung mit Mannheim nebſt den Vortheilen, welche dieſe unſerm Handel bieten mag, durch die eine wie durch die andere Linie unverändert dieſelbe bleibt. Aber gerade dieſer letztere Punkt iſt das Bindeglied, durch welches der Verfaſſer unſere Geſammthandelsintereſſen mit jenen der Mannheimer Spedition zu verketten ſucht. Nach ihm iſt nämlich die Spedition die beſte Unterlage des Eigenhandels; je mehr alſo der Mannheimer Speditionshandel begünſtigt werde,

deſto mehr werde ſich unſer Eigenhandel heben, und zwar in dem Maaße, daß die oben angedeuteten Nachtheile, welche er nirgends in Abrede ſtellt, gegen dieſen überwiegenden Vortheil in den Hintergrund treten müßten. Als Grund gibt er die hierdurch mögliche ſchnellere und wohlfeilere Verſendung unſerer Produkte an; ſo z. B. betrage die Fracht von Mainz nach Magdeburg und Leipzig 3 fl. per Zentner, während ſie von Mannheim nach Magdeburg nur 2 fl. 6 kr. und nach Leipzig nur 1 fl. 45 kr. betrage.

Bei dieſen Frachtſätzen will ich mir nur die Frage erlauben, wie der angegebene Unterſchied von 54 kr., reſp. 1 fl. 15 kr., in den Verſendungskoſten beider Städte möglich iſt, indem die Fracht von Mainz nach Mannheim, einſchließlich des Rheinzolles, per Dampfboot je nach der Güterklaſſe 23 — 26 kr., und per Segelſchiff 18 kr. vom Zentner beträgt, wovon bei Inlandsgütern, welche vom Rheinzolle frei ſind, wieder 8 kr. abgehen?

Hiernach ſollte man nämlich denken, die Differenz in den Frachtanſätzen von beiden Plätzen könnte, zufällige Ausnahmen abgerechnet, höchſtens gegen 30 kr. per Zentner betragen, weil ja ſonſt alle Mainzer Güter ihren Weg nach Magdeburg und Leipzig ſicher über Mannheim nehmen würden.

Aber abgeſehen davon überſchätzt Herr Baſſermann wohl die Wichtigkeit der Spedition für ein Land, wie im Allgemeinen, ſo auch insbeſondere bezüglich ihrer Wirkungen auf den Eigenhandel, wenn er ſie die beſte Unterlage deſſelben nennt. Ich will zwar nicht in Abrede ſtellen, daß eine lebhafte Spedition von Tranſitgütern unſerm Handel manche Vortheile gewährt; aber nothwendig zu ſeiner Entwickelung iſt ſie wahrlich nicht; dieſer wird ſich vielmehr, unabhängig von ihr, überall auf die Stufe ſchwingen, welche er je nach dem Vorhandenſeyn der andern, weſentlichen Bedingungen ſeines Gedeihens, die ich hier nicht aufzuzählen brauche, einnehmen kann. Dies beweist der blühende Handel von Lahr, wo die Spedition gewiß nicht zu Hauſe iſt; dies beweist ferner der bedeutende Handel, welcher von unſerm induſtriöſen Schwarzwalde aus betrieben wird, deſſen Produkte den Weg auf die Kehrſeite des Erdballs gefunden haben, ohne daß irgend eine Anregung durch vorhandene

Spedition nachgewieſen werden könnte. Ebenſo hat die Schweiz, an die Alpenwand gelehnt, wenig Gelegenheit zur Spedition von Tranſitgütern; gleichwohl aber iſt ihr Handel ſo bedeutend, daß eine Menge Spediteure ſich in ſeinen Abfall theilen. Beruht Englands Handelsmacht etwa darauf, daß es für andere Nationen expedirt? Hiernach läßt ſich die Haltbarkeit der kühn hingeſtellten Behauptung ermeſſen, daß der Eigenhandel mit der Spedition ſtehe und falle.

Wenn man alſo behaupten muß, daß unſer Handel jetzt ſchon in ganz andern Momenten wurzelt, als in der blühenden Spedition dieſer oder jener Stadt, um wie viel mehr wird dieß für das neue Zeitalter gelten, welches mit den Schienenwegen für uns begonnen hat! Die Güter brauchen ſich nicht mehr anzuſammeln, um ſie wohlfeil fortſchaffen zu können; jeder Stationspunkt ſtellt zugleich einen vortrefflichen Speditionsplatz dar, um unſere Produkte, in welcher Quantität es ſey, jeder Zeit dem gewünſchten Markte zuzuführen. Eine Spedition wird überhaupt nur noch da nöthig ſeyn, wo Zolllinien durchſchnitten werden, oder wo ein Frachtwechſel eintritt. Dies erkennt auch der Verfaſſer an, folgert aber daraus, daß gerade deßhalb die Bahn über Mannheim geführt werden müſſe, damit unſere Spedition etwas von dem großen Güterzuge erhaſche, der ſich aus dem Süden nach dem Norden und umgekehrt durch unſer Land bewegen wird, auf daß wir nicht 16 Millionen ausgegeben haben, um bloß den „gemeinen Fuhrmann für das Ausland“ zu machen. Abgeſehen von dieſer beſchränkten Auffaſſung von Zweck und Wirkungen der Eiſenbahnen, iſt nicht einzuſehen, warum gerade der Spediteur ſo viel vornehmer ſeyn ſoll, als der Fuhrmann; beide müſſen ſich zu demſelben Zweck in die Hand arbeiten, letzterer hat aber offenbar dabei die bedeutendere Rolle zu übernehmen, weßhalb auch z. B. auf der Route von Mannheim nach Baſel ſeine Dienſte mit 1 fl. 20 kr. per Zentner bezahlt werden, während der Spediteur nur circa 6 kr. erhält. Doch dem ſey wie ihm wolle, ſo viel iſt gewiß, daß wenn auf der Linie zwiſchen Baſel und Hamburg Dienſte von Spediteuren nicht nöthig ſind, ſie auch nicht in Anſpruch genommen und bezahlt werden, und ſollte auch der Zug an den allerbedeutendſten Speditionsplätzen

vorüberfliegen. Von allen jenen Waaren, welche ausschließlich auf der Eisenbahn aus dem Süden nach dem Norden oder umgekehrt geführt werden, wird Mannheim, es mag nun an der Linie liegen oder nicht, so gewiß kein Collo zur Spedition erhalten, als jeder Kaufmann unnöthige Handlungsunkosten vermeidet. Anders verhält es sich mit den Gütern, welche in Mannheim zu Wasser ankommen, und ihren Weg auf der Eisenbahn fortsetzen, oder aber bei welchen der umgekehrte Frachtwechsel eintritt; und hier komme ich auf die speziell herausgehobenen Verluste, von denen Mannheim bedroht seyn soll, wenn es nicht unmittelbar mit der Bahnlinie verbunden würde.

In Betreff des Waarenzuges aus dem südlichen Frankreich, dem Elsaß und der Schweiz nach dem Norden und Nordosten heißt es:

„Dieser ging früher von Basel oder Straßburg aus den „Rhein hinab bis Mainz, oder zu Wasser bis Frankfurt, und „von da zu Lande weiter. Seit neuerer Zeit gehen diese Güter „folgenden Weg: auf dem französischen Kanal bis Straßburg, „von da auf dem Rheine bis Mannheim und von da über die „Neckarbrücke direkt und über Frankfurt hinaus nach Braun„schweig, Sachsen und Preußen."

Hiernach sollte man glauben, Mannheim habe den ebenbeschriebenen Waarenzug Mainz und Frankfurt aberobert, und stehe in Gefahr, ihn wieder zu verlieren. Doch dem ist durchaus nicht so, was ich durch nachfolgende, authentischen Quellen entnommene Notizen beweise:

Im Jahre 1841 wurden mit Segelschiffen versendet:

	von Basel	von Straßburg	von Freistett
nach Mannheim:	3,251 Zent.	2,639 Zent.	642 Zent.
„ Mainz und Frankfurt	14,238 „	31,632 „	24,201 „

Ich will hier nur beiläufig bemerken, daß von Freistett fast ausschließlich Gegenstände unserer innern Produktion versendet werden. Weiß man nun ferner, daß von den drei genannten oberrheinischen Versendungsorten eine regelmäßige Rangfahrt für die Thalgüter nur nach Mainz und Frankfurt, keineswegs aber nach Mannheim besteht, so ist wohl klar, daß die angegebenen, verhältnißmäßig geringen Quantitäten Mannheimer

Güter weitaus zum größten Theil für den dortigen Verbrauch oder zur Spedition in die nahe Umgegend, keineswegs aber in das nördliche Deutſchland über Frankfurt hinaus beſtimmt waren.

Zur Beſtätigung dieſer Angaben mag noch Folgendes dienen:

Im Jahre 1841 betrugen alle Güter, welche von Mannheim aus nach Frankfurt und weiter nach Kurheſſen, Braunſchweig, Hannover, Preußen, Sachſen, Thüringen ꝛc. auf Zollbegleitſcheine verſendet wurden, 1631 Zentner.

Dieſe Summe begreift nebſt den zu Land angekommenen und mit neuen Begleitſcheinen weiter gegangenen Gütern alle jene in ſich, welche von Baſel oder Straßburg angekommen ſind, und die angegebene Richtung von Mannheim aus eingeſchlagen haben.

Die Güter des freien Verkehrs, welche, mit der Beſtimmung in den nördlichen Theil des Zollvereins, die Mannheimer Neckarbrücke paſſirten, betrugen im Jahre 1840 (von 1841 konnte ich keine Notizen erhalten) 981 Zentner.

Man ſieht, daß, in dieſer Richtung wenigſtens, die der Mannheimer Spedition drohenden Verluſte lange nicht ſo arg ſind, als ſie Herr Baſſermann ſich vorſtellt. Gleiche Bewandtniß hat es aber auch mit dem Waarenzuge in umgekehrter Richtung. Er ſagt nämlich:

„Ebenſo wird es mit dem umgekehrten Zuge, z. B. mit der „großen Maſſe Wolle gehen, die aus Preußen und Sachſen nach „dem Elſaß und der Schweiz geht; ſie wird den billigen Waſſer„weg, um einen Umweg von ſechs Stunden zu vermeiden, ſchon „bei Mainz, ſtatt wie jetzt erſt bei Mannheim aufſuchen."

Ich denke, Nachfolgendes ſoll ihn von der Unruhe über das zu befürchtende Handelsunglück vollſtändig befreien.

In Mannheim wurde an Schafwolle zu Berg verſchifft:

im Jahre 1839 — 12 Zentner
" " 1840 — 3 "
" " 1841 — 25 "

Ein dritter Verluſt ſoll die Mannheimer Spedition darin bedrohen, daß die aus Holland kommenden, nach dem Süden beſtimmten Waaren, deren Hauptſtapelplatz gegenwärtig Mannheim iſt, nach Vollendung der in Ausſicht ſtehenden Bahn zwiſchen

Darmſtadt und Mainz, in letzterem Orte ſchon den Rhein verlaſſen und auf die Eiſenbahn übergehen würden.

Dies wäre allerdings für Mannheim ein harter Verluſt, denn wer nur einmal ſich in dem dortigen Freihafen umgeſehen hat, der weiß auch, daß dieſe ſ. g. Holländer Güter die eigentliche Baſis des ganzen Mannheimer Handelsverkehres ſind. Dies geht auch aus Folgendem hervor. Unter circa 500,000 Zent., welche im Jahre 1841 dem Mannheimer Hafen mit Segelſchiffen zugeführt wurden, kamen in direkter Fahrt aus Holland 372,712 Zentner. Dazu iſt aber noch zu rechnen die Köln-Mannheimer Beurt mit 78,811 Zent., und die Mainz-Mannheimer Beurt mit circa 20,000 Zent., welche beide Summen, wenn auch nicht ausſchließlich, doch größerentheils ebenfalls aus ſolchen Holländer Gütern beſtehen, ſo daß man die Zufuhr an ſolchen in dem Mannheimer Hafen in dem genannten Jahre ſicher auf 430,000 Zentner annehmen kann.

Um nun beurtheilen zu können, ob derjenige Theil dieſer Güter, welcher in die oberrheiniſchen Gegenden und die Schweiz beſtimmt iſt, ſchon bei Mainz oder erſt bei Mannheim den Rhein verlaſſen werden, müſſen wir die beiderſeitigen Frachtkoſten, von welchen hier jedenfalls die Entſcheidung abhängt, mit einander vergleichen. Wir brauchen die Vergleichung der beiden Routen aber nur bis Heidelberg zu führen, welches der Wiedervereinigungspunkt für dieſelben iſt. Hierbei wollen wir annehmen, daß die Fracht auf der Eiſenbahn per Stunde und Zentner auf $1\frac{1}{4}$ kr. geſetzt werde, was im Vergleich mit andern Bahnen ſo wie mit den gegenwärtigen Land- und Waſſerfrachten gewiß nicht zu hoch, ſondern ſehr wahrſcheinlich zu nieder gegriffen iſt.

Nach vorliegenden Frachtliſten ſind die Uebernahmspreiſe der Rotterdamer Güter einſchließlich des Rheinzolls bei gewöhnlichen Verhältniſſen in Mannheim durchſchnittlich um 11 kr. höher als in Mainz. Folglich können wir für die Route über Mannheim anſetzen:

Fracht von Mainz bis Mannheim . .	11 kr.
" " Mannheim bis Heidelberg .	5 kr.
Zuſammen	16 kr.

Die Länge der Bahnlinie von Mainz über Darmſtadt nach Heidelberg beträgt wenigſtens 19 — 20 Stunden, alſo die

Fracht nach obiger Annahme 24 — 25 kr., folglich können die Holländer Güter über Mannheim in der Regel um wenigſtens 8 kr. wohlfeiler nach Straßburg und der Schweiz ſpedirt werden, als über Mainz, eine Differenz, welche, wenn man auch für Aſſekuranz und außergewöhnliche Verhältniſſe, z. B. niederen Waſſerſtand ꝛc. im Durchſchnitt noch 3 — 4 kr. daran abrechnet, immer noch mehr als hinreichend iſt, dieſen ganzen Waarenzug dem Mannheimer Hafen zuzuwenden. Dieſer wird daher an Mainz nicht nur Nichts abgeben müſſen, ſondern man kann zuverſichtlich vorausſagen, daß er auch noch alle jene Holländer Güter an ſich ziehen wird, welche gegenwärtig durch Mainzer Spedition nach Straßburg befördert werden; und zwar betrugen die im Jahre 1841 von Mainz nach Straßburg mit Segelſchiffen geführten Waaren über 90,000 Zentner, welche zum größten Theile aus ſolchen Holländer Güter beſtanden.

Ebenſo wurden in demſelben Jahre 56,304 Zentner von Köln nach Straßburg per Segelſchiff befördert, welche nach Vollendung unſerer Eiſenbahn aus gleichem Grunde größten Theils dem Mannheimer Hafen ebenſo zufallen werden.

Herr Baſſermann meint zwar, die heſſiſche Regierung werde die Mainzer Verſendungen auf ihrer Bahn beſonders begünſtigen. Nun das kann auch unſere Regierung bei den Mannheimer Verſendungen, oder ſie braucht auch nur auf der badiſchen Strecke von Laudenbach bis Heidelberg eine etwas erhöhte Fracht anzuwenden, um etwaige Begünſtigungen dieſer Art zu neutraliſiren.

Wo ſind nun die bedeutenden Verluſte, welche den Mannheimer Speditionshandel zu Grunde zu richten drohen? Auf der einen Seite hat er Nichts, oder wenigſtens nichts Erhebliches, was er verlieren könnte, und auf der andern kann er einen ſehr anſehnlichen Zuwachs mit Sicherheit erwarten.

Alſo müſſen es andere Gründe ſeyn, um derenwillen man die Führung der Bahn über Mannheim ſo dringend verlangt. Allein weil man fühlt, daß dieſe ſich nicht wohl in unſerm allgemeinen Landesintereſſe geltend machen laſſen, findet man nicht für gut, ſie auszuſprechen; gleichwohl laſſen ſie ſich unſchwer errathen.

Erſtlich erblickt Mannheim eine Kränkung darin, bei dieſer

Bahnführung nicht als ausſchließlich beſtimmender Schwerpunkt gelten zu ſollen.

Ferner möchte man den ganzen Zug der Reiſenden nöthigen, ſeinen Weg über Mannheim zu nehmen, mag ſich dieß nun mit den Abſichten derſelben vereinbaren oder nicht, und mögen ſie dieſen Umweg von wenigſtens drei Stunden noch ſo ſehr verwünſchen; denn man kennt wohl die Goldkörner, die ein ſolcher Strom mit ſich führt und auf ſeinem Wege abſetzt.

Endlich ſieht man wohl voraus, daß die Mündung der in Frage liegenden Bahn bei Mannheim, in Verbindung mit den andern aus deſſen Lage entſpringenden Vortheilen, hinreichend wäre, den großen und kleinen Handelsverkehr jener ganzen Gegend dieſer Stadt zuzuwenden, wodurch denn insbeſondere Heidelberg unerſetzliche Verluſte erleiden würde.

Herr Baſſermann ſcheint von dem Handelsverkehre dieſer Nachbarſtadt nichts zu kennen, als den Fruchtmarkt, wodurch ſeine an ſie geſtellte Zumuthung, ihre bisherige unmittelbare Straßenverbindung mit dem nördlichen Deutſchland an ihre Schweſterſtadt abzutreten, einigermaßen begreiflich wird.

Daß Heidelberg außer ſeiner Univerſität noch andere bedeutende Einkommensquellen beſitzen muß, geht ſchon unzweifelhaft daraus hervor, daß vor neun Jahren, als die Frequenz der Univerſität auf die Hälfte herabſank, dieſer Verluſt ohne irgend erhebliche Störungen in dem Nahrungsweſen verſchmerzt wurde. Eine dieſer Quellen iſt die Naturſchönheit ſeiner Lage, welche ſtets eine Menge Beſuchender von nahe und ferne anzieht. Es iſt aber leicht einzuſehen, daß dieſe Beſuche von Darmſtadt und Frankfurt aus um ſo zahlreicher ſeyn werden, je näher Heidelberg dieſen Orten gerückt wird.

Eine andere Quelle findet dieſe Stadt in ihrem Handelsverkehre, welcher keineswegs ſo unbedeutend iſt, als man nach der Darſtellung des Verfaſſers glauben könnte. Der jährliche Umſchlag des dortigen Fruchtmarktes beträgt wenigſtens 500,000 fl. Auf den wöchentlichen Viehmärkten während der ſechs Monate von Mai bis mit Oktober d. J. wurden, ungerechnet den Abſatz an die heidelberger Metzger, der nicht protokollirt wird, für 191,904 fl. Verkäufe abgeſchloſſen. Ebenſo iſt Heidelberg ein Hauptſitz des Oelhandels und wetteifert hierin mit Mainz, Worms

und Heilbronn. Außerdem, daß ein großer Theil unſeres Landes ſeinen Bedarf an dieſem Artikel von Heidelberg aus bezieht, finden von ebenda ſchon ſeit vielen Jahren direkte Verkäufe in Speiſeöl nach Sachſen, Preußen, Braunſchweig, Heſſen-Kaſſel und dem Niederrhein, ſowie auch nach Bayern und Württemberg ſtatt. An dem Handel mit Pfälzer Tabak nimmt Heidelberg neben Mannheim einen nicht unbedeutenden Antheil; die Mannheimer Kaufleute wiſſen das recht gut, und holen ſich manch ſchöne Parthie daſelbſt. Fabrizirten Rauch- und Schnupftabak aber werden die drei Heidelberger Fabriken wohl ebenſoviel, als alle die in Mannheim befindlichen verkaufen. Die Bedeutung der Heidelberger Gerbereien iſt in Frankfurt vielleicht beſſer bekannt, als in Mannheim. Dazu könnte ich noch mehre andere bedeutende Geſchäfte anführen, welche als Großhandlungen in der Handelswelt wohl bekannt ſind. Ich ſchweige von der Spedition zur Vermittlung des gewerbreichen Neckarthales mit der Eiſenbahn, auf welche jedoch, wenigſtens was die nördliche Route betrifft, Heidelberg ſich nur dann Hoffnung machen kann, wenn es ſeine bisherige direkte Verkehrsſtraße nach Frankfurt behält. Hierzu kommt nun noch ein höchſt lebendiger Kleinverkehr mit einer weiten, ſtark bevölkerten Umgegend, namentlich auch mit der Bergſtraße bis über Weinheim hinaus und den dort mündenden Thälern des Odenwaldes. Es läßt ſich denken, daß dieſer Kleinverkehr durch die wöchentlichen Vieh- und Fruchtmärkte ſich auf große Entfernungen erſtreckt; denn wo der Bauer verkauft, da kauft er auch ein.

Man kann aber mit Zuverſicht behaupten, daß Heidelberg mit ſeiner unmittelbaren Verbindungsſtraße nach dem Norden zugleich auch den größten Theil ſeines Groß- und Kleinverkehrs an Mannheim abtreten müßte. Denn welcher Geſchäftsmann würde bei freier Wahl ſich künftig noch in Heidelberg niederlaſſen, wenn der größte Theil ſeiner Verſendungen und Bezüge, ſey es auf dem Rhein oder auf der Eiſenbahn, doch ſeinen Weg über Mannheim nehmen müßte? Ebenſo würde Heidelberg ſeine Vieh- und Fruchtmärkte, wenn auch allmählig, doch ſicher verlieren, weil Mannheim vermöge ſeiner Lage alsdann viel geeigneter für dieſelben wäre. Daß endlich zugleich auch ein großer Theil, vielleicht die Hälfte des Heidelberger

Kleinverkehrs, dieſem Zuge folgen würde, braucht kaum geſagt zu werden. Das, wofür man es jetzt ſchon ausgeben möchte, würde Heidelberg in der That alsdann erſt werden: — eine unbedeutende Landſtadt, deren ganzes Glück von dem ſchwankenden Beſtande ihrer Univerſität abhinge.

Dies mag genügen, um zu zeigen, daß Heidelberg bei der Bahnführung höchſt weſentlich betheiligt iſt. Von den Anſprüchen der 15,000 oder 18,000 Bewohner der badiſchen Bergſtraße ſchweige ich. Herr Baſſermann ſucht ſie dadurch zu beſeitigen, daß das Intereſſe des Einzelnen dem Allgemeinen weichen müſſe. Ob ſie ſich dabei beruhigen, kann man bezweifeln.

Ich glaube nun dargethan zu haben, daß die direkte Eiſen-Bahnlinie längs der Bergſtraße dem allgemeinen Handels-Intereſſe unſeres Landes nicht widerſtreitet, vielmehr demſelben gerade am meiſten entſpricht; ferner, daß der Einfluß des Mannheimer Speditionshandels auf unſer Landeswohl nicht ſo hoch angeſchlagen werden kann, daß alle andern Rückſichten dagegen ſchweigen müßten; daß aber ſelbſt die für ſeine Zukunft geäußerten Beſorgniſſe völlig unbegründet ſind. Wenn man dabei die höchſt bedeutenden Verluſte bedenkt, welche Heidelberg und die Bergſtraße durch das Entziehen ihrer bisherigen nördlichen Verkehrsſtraße erleiden würden, ſo dürfen wir uns wohl der beruhigenden Ueberzeugung hingeben, daß unſere Regierung bei Entſcheidung dieſer Frage den beſtehenden Verhältniſſen mehr Rechnung tragen werde, als irrigen Vorausſetzungen und unbewieſenen Behauptungen. Auch ich glaube daher, obwohl in anderem Sinne, als mein Gegner, daß alle weitere Erörterung unnöthig iſt.

Karlsruhe, im November 1842.